

LAS CANARIAS COMO BASE DE APROVISIONAMIENTO
DE NAVIOS PORTUGUESES

ENRIQUETA VILA VILAR

La posición geográfica de las islas Canarias, su historia y conexiones hicieron que sus líneas comerciales desbordaran las del Imperio español y penetraran ampliamente en las del portugués, sobre todo durante los siglos XVI y XVII época en que se produce la coyuntura de la unión ibérica. Las Canarias, con un comercio sólido con la Europa atlántica y mediterránea y con unos fuertes lazos con la costa sur de Portugal, archipiélagos atlánticos, África y Brasil, son una pieza clave en el tráfico lusitano, hasta el punto de que sus ciclos de contratación y expansión se adecuan más a los de éste que a los del comercio castellano¹. Es un dualismo que la unión dinástica no puede resolver y siempre existirá una notable diferencia entre la «Indias de Su Magestad» y el resto de los países con los que comerciaban las Canarias.

La problemática del tráfico mercantil canario-castellano ha sido abordado ampliamente por diferentes autores² y es materia a la que aún pueden dedicarse trabajos con métodos estadísticos basados en la documentación existente en los fondos de la sección de Contratación del Archivo General de Indias. También las relaciones con Inglaterra han sido objeto de una amplia monografía³, pero es muy poco lo que se conoce sobre el comercio canario con Brasil, Guinea, Cabo Verde y Angola, salvo la evidencia de su existencia y de su importancia. Quizá por la dificultad que presentan las fuentes para su estudio, ya que los registros realizados en las islas por los jueces de Indias no se conservan entre los fondos de Contratación. Sólo el hallazgo de estos registros⁴ o el examen de los fondos de los archivos notariales pueden desvelar de alguna forma la cuantía y el volumen de este tráfico que fue

1. CHAUNU, HUGETTE y PIERRE: *Seville et L'Atlantique (1509-1650)*, París, 1956-1960, tomo 8^o, p. 382.

2. ANTONIO RUMEU DE ARMAS: *Piratería y ataques navales contra las Islas Canarias*, Madrid, 1947-50, 3 t.; JOSÉ PERAZA DE AYALA: *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, La Laguna, 1952. FRANCISCO MORALES PADRÓN: *El comercio canario americano*, Sevilla, 1955.

3. VÍCTOR MORALES LEZCANO: *Relaciones mercantiles entre Inglaterra y los archipiélagos del Atlántico Ibérico. Su estructura y su historia (1503-1783)*, La Laguna, 1970.

4. H. y P. CHAUNU: *op. cit.*, t. 8^o, pp. 378 y 380, advierte que esto sólo será posible por una casualidad.

indudablemente el más importante que mantuvieron los isleños durante casi un siglo. Por eso nos pareció interesante dedicar un poco de atención a estudiar la problemática que presentó este tráfico tanto por la competencia originada por su control como por el contrabando a que dio lugar y, sobre todo, ofrecer algunos datos sobre la cuantía del comercio y las personas en él implicadas obtenidos gracias a haber podido examinar algunos de estos registros a los que antes aludíamos a través de unos pleitos de Escribanía de Cámara del Archivo General de Indias.

Varios informes coinciden en afirmar que los vinos que cargaban los navíos que iban a Brasil, Cabo Verde, Guinea y Angola era la principal granjería que tenía la isla de La Palma porque era su única salida⁵. Más explícito se muestra el juez de registros de Tenerife, Alonso de Ciancas, cuando advierte que, de los 2.000 ducados que según el arrendamiento de 1618 dejaban los almojarifazgos, el mayor aprovechamiento eran de los navíos de Brasil «porque los de Francia y Flandes son muchos menos en número y los de Indias, además de ser pocos, sólo pagan un dos y medio por ciento, mientras que los del Brasil pagan el seis por ciento»⁶.

Es, pues, indudable la existencia de un continuo y abundante tráfico entre Portugal y sus colonias que tenía su base de aprovisionamiento en las islas Canarias, cuyos vinos conseguidos a más bajos precios que en la metrópoli o en los propios archipiélagos lusitanos, servían para abastecer los puertos brasileños —Río de Janeiro, Bahía y Pernambuco—, para el trueque de esclavos en las costas africanas y, en última instancia, para mantener un contrabando con las provincias peruanas.

Varias causas contribuyeron desde muy temprano a crear en las islas un ambiente ideal para que los navíos portugueses vieran en ellas el lugar más a propósito para aprovisionarse. Desde fines del siglo xvi, los vinos se habían convertido en el más importante producto que producía la agricultura⁷. Las viñas se habían extendido de tal manera que en 1608 la Casa de la Contratación llega a mostrarse casi escandalizada de la riqueza de los canarios⁸. Viñas que indudablemente de-

5. Carta de don Juan de Alarcón, regidor de la isla de la Palma, 23-IX-1586. A. G. I., Indiferente 3.095. Información promovida por el Cabildo sobre los inconvenientes de hacer registros en los navíos negreros, año 1585. A. G. I., *ibidem*.

6. Informe del juez Alonso de Ciancas, Tenerife, 26-III-1618. A. G. I., Escribanía de Cámara 948 A.

7. Véase ALEJANDRO CIORANESCU: *Historia de Santa Cruz de Tenerife*, Santa Cruz de Tenerife, 1977, t. I, pp. 321 ss., y VÍCTOR MORALES LEZCANO: *op. cit.*, p. 66.

8. Carta de la Casa de Contratación al Consejo de Indias, Sevilla, 23-IX-1608. A. G. I., Contratación 5.170, lib. II, fol. 453-456.

bían su crecimiento a la continua demanda de caldos conseguidos a mejores precios que los portugueses por los enormes impuestos con que éstos eran gravados⁹.

Por otra parte, la numerosa colonia de portugueses establecida en las islas, mantenía firmes los contactos necesarios para que este comercio alcanzara continuo auge. Aunque los portugueses fueron generalmente acusados de ser los culpables del gran contrabando y de la recesión económica desde 1558, y anterior es aún su penetración en el espacio atlántico¹⁰, es a partir de la unión de las coronas de Castilla y Portugal cuando el éxodo de los «marranos» portugueses hacia las posesiones ultramarinas españolas cobra unas dimensiones sobradamente conocidas y, desde luego, el archipiélago canario fue uno de sus lugares preferidos. Existe en el siglo XVII, una nutrida colonia de judíos portugueses, en su mayoría comerciantes¹¹, que actuaban como intermediarios de los cosecheros de Oporto y los compradores de Bahía y Pernambuco.

Poseían las islas otra indudable atracción para los navíos que se dirgían al Brasil y a las costas africanas: la continua presencia en los puertos canarios de navíos extranjeros —sobre todo ingleses y holandeses— de cuya carga ni siquiera un 10 por 100 podía ser absorbida en ellos¹², pero que aprovechaban la presencia de los navíos «de Brasil y Cabo Verde» para venderles o cambiarles sus productos. En 1607, el juez de registros de Tenerife llega a consultar si debe consentir la demanda de los vecinos de Tenerife de cargar mercaderías de los barcos franceses, ingleses y holandeses al Brasil cuyos envíos no deberían llevar registros porque las autoridades portuarias brasileñas no los exigían¹³. Aunque la actitud del consejo resulta claramente contraria¹⁴ es indudable que los trueques se llevaron a cabo y es de presumir que

9. La Casa de Contratación advertía cómo en Portugal se pagaba un 23 por 100 de los derechos de salida. A. G. I., *ibidem*.

10. Chaunu advierte que dicha penetración fue favorecida por la colaboración militar contra un enemigo común —Francia— y que los cambios de servicios entre las Canarias y las Azores en la década de 1650 son particularmente interesantes, *op. cit.*, tomo 8, p. 347.

11. Véase trabajo de SERGIO F. BONET: «Familias portuguesas en La Laguna del siglo XVII», *Revista de Historia, La Laguna*, 1951, t. XVII, núms. 93-94, pp. 111-118.

12. La Casa de Contratación al Consejo, Sevilla, 23-IX-1608. A. G. I., Contratación 5170, libro II, fols. 453-456. VÍCTOR MORALES LEZCANO: *op. cit.*, p. 43. Morales Padrón, en su obra ya citada *El comercio canario americano*, p. 284, da cuenta de cómo uno de los negocios principales de estos navíos era la obtención de moneda Canaria y plata americana. Pero es indudable que existió también un comercio con los navíos que llegaban a los puertos a abastecerse de vinos.

13. Informe de los mercaderes portugueses sobre que a los navíos que iban de Portugal a Brasil no se les exigía registro y que por tanto no se debía obligar a tomarlo en las islas. Sin fecha. Acompañado de documentos de 1587. A. G. I., Indiferente 3.095, núm. 24. Informe del licenciado Palma, juez de registros de Tenerife, 1957. A. G. I., Indiferente 3.095, núm. 10.

14. La consulta de los vecinos de Tenerife lleva al Consejo a consultar a la Casa de

con harta frecuencia¹⁵. Resulta claro que las garantías que Felipe II se vio obligado a otorgar a los portugueses para conseguir su sumisión iban en contra del sistema comercial español y que las islas Canarias fueron un escenario excepcional donde contemplar los golpes que se le iban asestando al monopolio sevillano¹⁶.

JURISDICCIÓN Y COMPETENCIAS SOBRE EL TRÁFICO

Las circunstancias examinadas anteriormente fueron desde luego un acicate para atraer a barcos mercantes a los puertos canarios que facilitaron su comercio en general¹⁷ y que propició la posibilidad de mantener un intenso contrabando que los mercaderes sevillanos, respaldados por la Casa de la Contratación, difícilmente podían consentir. El registro de estos navíos, en un principio en manos del Cabildo de las islas, pasó a la competencia del juez de registros de Indias, lo cual originó una serie de roces en los que merece la pena detenerse, no tanto por las cuestiones que se discuten, cuanto porque tales discusiones van a aportar una serie de datos sobre la cuantía del tráfico, proceso de desarrollo y trascendencia que para la vida comercial de las islas supuso la presencia de este comercio.

Como ya hemos apuntado, en un primer momento la visita de navíos portugueses no estaba bajo la competencia del juez de Indias y, como todo el tráfico de buques extranjeros, quedaba bajo el control de las autoridades locales. En las Instrucciones que se le dieron al juez de registros Tomás de Morales, en 1566, aún no se menciona para nada su posible intervención en los despachos de los navíos de Brasil y Africa¹⁸, pero ya en estas fechas la Casa de la Contratación estaba

la Contratación sobre la cuestión (FRANCISCO MORALES PADRÓN: *Cedulario de Canarias*, tomo II, p. 21) y la respuesta de ésta es totalmente contraria a la realización de dichos envíos porque al Brasil sólo podían llevarse mercaderías despachadas desde Portugal y porque la pretensión de los canarios no era conducirlos a Brasil sino a Perú. *La Casa al Consejo*, Sevilla, 24-VII-1607. A. G. I., Contratación 5.170, lib. II, fols 275-276.

15. A título de ejemplo citaremos algunos casos que hemos encontrado en los procesos de Escribanía de Cámara del A. G. I. En 1617 fue procesado Francisco Fernández Perdejo, maestre del navío Santiago, cuyo capitán y dueño era Guillermo de Puga, vecino de la Palma, por llevar a Brasil un pasajero flamenco y algunas mercaderías prohibidas. En 1618 se llevan a cabo unos autos contra Francisco Fernández, maestre del navío N. S. de Nazarem, por haber salido del puerto con mercaderías prohibidas y llevándose preso al guarda mayor Diego de Mesa. En el mismo año, según informe del juez de registro Alonso de Ciancas, un navío llamado N. S. de la Concepción, cuyo maestre era Ambrosio de Barrios, que llegó de Oporto para cargar 62 pipas de vino para el Brasil se marchó sin recibir registro porque había tomado gran cantidad de mercaderías prohibidas de dos barcos flamenco y holandés que estaban en el puerto. A. G. I., Escribanía de Cámara 948 A.

16. H. V. LIVERMORE: *Portugal. A short history*, Edimburg, 1973, p. 91.

17. JOSÉ PERAZA DE AYALA: *op. cit.*, p. 46.

18. Instrucciones al juez de registros de Gran Canaria, El Pardo, 9-X-1566. A. G. I., Contratación 5.787.

sobre aviso. En una carta dirigida al Consejo de Indias en 1564, después de reiterar los inconvenientes que presentaban los navíos que salían de Canarias, advierte que por medio del embajador en Lisboa, don Alonso de Tovar, se habían tenido noticias que de aquella ciudad salían algunos navíos... «y otros de las islas Maderas que van a cargar en La Palma para ir desde allí a las Indias y desto se siguen tantos inconvenientes que son de poco provecho las ordenanzas de esta Casa...»¹⁹. El segundo aviso importante que se recibe en el Consejo sobre el peligro que puede representar el comercio canario-portugués para el régimen de monopolio, es bastante más directo. El propio juez de registros de Tenerife advierte cómo desde aquella isla iban navíos a Cabo Verde con vinos a buscar esclavos y luego los vendían en las Indias en lugares donde no podían ser apresados. Apunta la conveniencia de que estos navíos dieran fianzas «... sobre todo para evitar el paso de personas prohibidas»²⁰.

Es presumible que al año siguiente los jueces de registros empezaran a visitar los navíos de Africa y Brasil, para controlar un tráfico que comenzaba a ser importante. Por lo menos esta es la noticia que aporta el juez de Tenerife en 1587²¹. Pero lo que sí es indudable es que desde 1574 comienzan a realizar estas visitas como diligencia de oficio²². Por fin, el 2 de agosto de 1575 se dio en Madrid una real cédula por la que se ordenaba que los barcos que fueran a Cabo Verde, Brasil y otras partes de Portugal fuesen visitados por los jueces de registros de la Contratación, exigiéndose las correspondientes fianzas. Al mismo tiempo se suprimía la intervención de las justicias ordinarias en estos despachos²³.

La real cédula de 1575 dio un golpe mortal a los comerciantes canarios. Las restricciones que continuamente sufrían en el comercio con las Indias Españolas habían sido, hasta cierto punto, paliadas con las exportaciones a las colonias portuguesas. Pero esta orden no sólo venía a despojar a los isleños de la dirección de estas operaciones sino que podía suponer una seria traba para su normal desenvolvimiento al cesar las facilidades que hasta entonces los cargadores lusitanos habían tenido. En efecto, desde comienzos del siglo XVII, la exportación

19. La Casa al Consejo, Sevilla, 29-I-1564. A. G. I., Contratación 5.167, lib. III, folios 46-47.

20. Informaciones del doctor Mexías, juez oficial de Tenerife, 1568. A. G. I., Indiferente 3.094.

21. Relación del juez de Tenerife, 8-IV-1587. A. G. I., Indiferente 3.094, núm. 24.

22. Información del juez de registros, 1574. A. G. I., Indiferente 3.095, núm. 34.

23. Real Cédula a los jueces de Gran Canaria, Tenerife y La Palma, Madrid, 2-VIII-1575. Inserta en otra de 11-XI-1601 en la que además se prohíbe al gobernador y justicias ordinarias que se entrometan en dichos registros. Tomada de un traslado hallado en A. G. I., Escribanía de Cámara 948 A, pieza 2, fol. 10.

de vinos canarios comienza a disminuir hasta el punto de que muchas viñas fueron abandonadas ²⁴.

Ni que decir tiene que los canarios no se resignaron fácilmente con esta situación y procuraron estorbar en todo momento la misión del juez de registros. Los regidores de Tenerife informaron inmediatamente los inconvenientes de la intervención de esta nueva autoridad foránea que embarcaba en los navíos mercancías prohibidas. Consiguieron que en algún momento se derogara la nueva orden, pero sólo por cortos períodos de tiempo ²⁵. En adelante se impuso el criterio de que los navíos de Brasil y África pasaran a ser de la jurisdicción del juez de Indias. En realidad las protestas de las islas carecían de una base sólida y dejaban traslucir su afán por escapar de alguna forma al monopolio sevillano con las Indias.

Desde luego, continuaron usando de todos los ardides que pudieron para seguir interviniendo en las visitas. En ocasiones el cabildo se reunía y hacía unas ordenanzas en las que prohibían la venta de productos como miel, cordobanes y otras pequeñeces, con lo cual entraban en todos los navíos apoyando siempre a los extranjeros que había en el puerto ²⁶. Otras veces insistían en que los barcos aunque fueran despachados por el juez de registros deberían pedir licencias al alcaide de la fortaleza, como siempre se había hecho ²⁷. Peticiones de esta índole llegan insistentemente al Consejo no sólo desde el Cabildo de Tenerife, sino desde Gran Canaria y La Palma apoyados por todas las autoridades locales. La realidad de todo ello era la connivencia de estos Cabildos y las autoridades locales, en muchas ocasiones, con comerciantes y testaferros de grandes firmas mercantiles. Su negocio más lucrativo consistía en enviar al Brasil navíos sin registros donde podían embarcar cómodamente pasajeros prohibidos y sobre todo mercancías de Francia y Flandes parte de las cuales iban destinados al Perú ²⁸.

A principios del siglo xvii, las autoridades isleñas lo tenían todo definitivamente perdido. El Consejo se había inclinado abiertamente a favor de la Casa de la Contratación y contestaba a las peticiones de las islas en estos términos: «Lo pedido por parte de la isla de la Palma y del tesorero Francisco Rodríguez de Victoria cerca de lo dispuesto

24. El obispo y dean de las islas protestan en 1616 porque la disminución de la exportación de vinos había perjudicado a la renta de los diezmos. Expediente sobre los diezmos, 1616-18. A. G. I., Indiferente 3.096, núm. 11.

25. Real Cédula a los jueces de Canarias ordenando que los jueces de Contratación sólo visitasen los navíos que iban a Indias. San Lorenzo, 9-IX-1586. A. G. I., Indiferente 3.096, núm. 18.

26. Relación del juez de Tenerife, 9-IV-1587. A. G. I., Indiferente 3.095, núm. 24.

27. Peticiones de la isla de Tenerife, 17-V-1596. A. G. I., Indiferente 3.095.

28. Carta del licenciado Juan Maldonado de Paz, juez oficial de la isla de La Palma, 9-XI-1601. A. G. I., Indiferente 3.096, núm. 26.

por la cédula del 2 de agosto de 1575 no se guarde ni cumpla con los navíos que salieran de la dicha isla para Cabo Verbe, Guinea o el Brasil, ora sea cargando en la dicha isla o pasando de paso, igual que los jueces de la dicha isla y de los de Canarias y Tenerife no se entrometan en hacer registros en los navíos que se despacharen para la Corona de Portugal sino solamente en los que se despacharen a las Indias, *no ha lugar* y se les deniega. Y mandase guardar la dicha cédula en todo y por todo según y como en ella se contiene»²⁹.

A partir de entonces, por parte de los organismos oficiales no vuelve a haber más dudas con respecto al asunto de competencia en los navíos portugueses, pero en la realidad esta competencia e intromisiones del Cabildo, gobernador y otras autoridades de la isla en los registros de estos navíos fue continua y alcanzó su punto culminante en la segunda década de la centuria, siendo juez de registros el licenciado Alonso de Ciancas³⁰. El Cabildo de Tenerife lo acusó de cobrar a cada navío portugués ocho y diez reales por cada pipa de vino que cargaban y que tal medida iba en menoscabo del tráfico, lo cual originó un largo proceso. Pero este personaje, con bastante experiencia en resolver rencillas con las autoridades locales³¹, envió un magnífico informe al Consejo en el que además de demostrar su inocencia³² ofrece una visión de conjunto de las particularidades de dicho tráfico y la necesidad de que sus registros fueran competencia del juez de la Casa.

Se basa para apoyar esta afirmación en los puntos siguientes:

1.º Que la finalidad de los registros que se hacían a los navíos de Brasil, era evitar fraudes y llevar cuenta de los pasajeros que iban en ellos con objeto de que no pasaran personas prohibidas. Y si no se hicieran pasarían cada día «millares de portugueses y extranjeros y además muchos clérigos, frailes, mujeres y delincuentes».

2.º Que las rentas de almojarifazgo que las islas recibían por este concepto eran las más altas que la Real Hacienda tenía en ellas, y caso de no haber registros en el juzgado de Indias, el arrendador tenía la posibilidad de defraudar lo que quisiera ya que el cargo de almojarifes

29. Contestación del Consejo de Indias a las peticiones de las islas. A. G. I., *ibidem*.

30. El licenciado Ciancas sirvió el cargo catorce años. Desde el 31 de mayo de 1617 en que tomó posesión hasta el 21 de junio de 1631 en que cesó. A. G. I., Escribanía 944 A.

31. Concretamente nos referimos a los años en que fue teniente del gobernador de Puerto Rico, Gabriel de Rojas Páramo, en los que fue protagonista de serios altercados con las autoridades de la Audiencia. Véase ENRIQUETA VILA VILAR: *Historia de Puerto Rico, 1600-1650*, Sevilla, 1964, pp. 62-63.

32. Demostraba que los derechos que cobraba estaban permitidos por una cédula de Felipe II en la que se ordenaba que por los traslados que el juez de registros tenía que realizar desde La Laguna, donde residía hasta Garachico o Santa Cruz debía llevar dos ducados de salario fuera de los derechos de autos y visitas y que eso era lo único que había cobrado. Informe de Alonso de Ciancas, Tenerife, 26-III-1618. A. G. I., Escribanía 948 A.

estaban en manos de regidores o parientes de ellos. Con el registro se cortaba esta posibilidad porque uno de los requisitos a cumplir en él era la cuenta que daba el almojarife de las pipas que se habían cargado³³.

3.º Que con los registros se evitaba que los navíos del Brasil cargaran paños o lienzos de navíos ingleses, franceses y holandeses que con frecuencia acudían al puerto.

4.º Que también se evitaba la posibilidad que comerciaran directamente con Brasil los judíos holandeses que tenían correspondencia en Lisboa, Oporto, Viana y Avero porque se tomaba razón de donde salía el navío y a donde iban.

5.º Que estos registros eran la única seguridad que los mercaderes tenían de que sus mercancías llegarían a su destino, ya que los maestros debían depositar una fianza de 5.000 ducados, y la única forma de que no se cometieran fraudes con los derechos de entrada en Pernambuco y Bahía donde debían pagar 35 reales por cada pipa de vino.

6.º Que si no se efectuaba este control se corría el riesgo de un intenso contrabando basado en el azúcar de Brasil ya que las islas eran una zona de más bajos precios que Lisboa y, por tanto, los navíos extranjeros que acudían en busca de vinos y azúcares no acudirían a Lisboa, sino a las islas que se veían abarrotadas de azúcar de Brasil³⁴.

Con este informe en el que Ciancas intenta hacer una defensa de los registros ante las autoridades españolas y portuguesas demostrando su eficacia para la salvaguardia de los derechos reales, está poniendo de manifiesto como tales registros resultaban una traba para el desenvolvimiento del tráfico mercantil isleño que se veía inevitablemente constreñido al sistema monopolista impuesto por Sevilla. Es, pues, lógica la continua protesta contra unas diligencias que suponían un riguroso control estatal.

La contestación al informe de Ciancas no se hace esperar. Al año siguiente, en 1619, el regente de Canarias hace un débil alegato en contra de los registros porque se ve obligado a admitir la posibilidad de introducción de pasajeros prohibidos tanto en los navíos de Brasil como en los de esclavos. Su única defensa estribó en la inutilidad del registro, ya que tanto unos como otros se deshacían de ellos en cuanto

33. En efecto: en todos los registros examinados para este trabajo la última diligencia llevada a cabo era la declaración del almojarife de las pipas cargadas y cobradas por él. En cuanto a la alusión que se hace sobre que la renta del almojarifazgo estaba en manos de regidores podemos aportar que en 1618 era almojarife de la isla de Tenerife un tal Luis Lorenzo, regidor. A. G. I., *ibidem*.

34. Informe de Alonso de Ciancas, Tenerife, 26-III-1618. A. G. I., Escribanía 948 A.

salían del puerto³⁵. En realidad esta diatriba continuó durante más de un siglo, y aunque el comercio siguió siendo intenso, las trabas sólo desaparecieron cuando el mercado brasileño había dejado de tener interés. Los vinos canarios fueron eliminados de la ruta del Brasil por el nuevo gravamen del 26 por 100 a la llegada a su destino que se había fijado en 1630 por el Consejo de Portugal; por la revolución de 1640 y definitivamente en 1649 por la creación de la Compañía General de Comercio de Brasil³⁶.

NAVÍOS DEL BRASIL Y NAVÍOS NEGREROS

El tráfico de navíos portugueses con base en las islas Canarias puede dividirse en dos grandes rutas comerciales que tenían fines y características diferentes: los navíos que iban a Brasil con vinos para abastecimiento de aquellas colonias y, como último fin, para conseguir plata peruana, y los pequeños buques que partían en busca de esclavos a las costas africanas para transportarlos posteriormente a las Indias. Son escasos los registros que de los primeros hemos conseguido examinar, pero si bien es muy corto el número para poder hacer generalizaciones —sólo seis registros completos y algunos datos sueltos— sus noticias son tan precisas que nos parece interesante ofrecerlas como muestra de un tráfico cuyo volumen será casi imposible de cuantificar. Para mayor comprensión ofrecemos un cuadro de ellos.

Eran navíos de un porte que oscilaban entre las 80 y las 150 toneladas, fletados por comerciantes portugueses con agentes en Bahía y Pernambuco. Tomaban un número indeterminado de pipas de vino en Canarias (en el caso que estudiamos en Tenerife) por medio de agentes que se encargaban de realizar el embarque. Por dar algunos números concretos diremos que en los cuatro primeros meses de 1651 se cargaron en Tenerife en cuatro navíos que fueron a Pernambuco, Bahía y Río de Janeiro, 608 pipas de vinos que supusieron un total de 334 toneladas y media. Es decir, más de la mitad de la cantidad permitida anualmente a las Indias castellanas.

Algunas veces estos navíos llegaban de Portugal con algunas mercaderías, sedas, ropas y algunos comestibles, planchas de cobre, etc.³⁷,

35. Informes del regente de Canarias, licenciado Melchor Caldera Freile, 20-V-1619. A. G. I., Escribanía 48 A.

36. A. CIORANESCU: *op. cit.*, p. 47. De todas formas la preocupación por este tráfico continuaba en los altos organismos estatales y se refleja en la documentación, aun después de la revolución de Portugal. Véase FRANCISCO MORALES PADRÓN: *Cedulario de Canarias*, Las Palmas, 1970, t. II, pp. 21, 26, 80, 82.

37. Concretamente los navíos San Juan Bautista, N. S. del Carmen y N. S. de Guía llevaban cantidades sin especificar de estos y otros productos. Véase cuadro adjunto. Haring, en su clásica obra *El comercio y la navegación entre España y las Indias en*

CUADRO NUM. 1

REGISTROS DE NAVIOS PORTUGUESES EN TENERIFE EN 1621

(Escribanía 948 B)

<i>Fecha</i>	<i>Puerto</i>	<i>Nombre del navio</i>	<i>Maestre</i>	<i>Destino</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Carga</i>
1.— 1620		Navío N. S. del Libramiento	Salvador González	Pernambuco	—	181 pipas
2.— 1620		Navío N. S. de la Peña de Francia	Manuel Vicente	Pernambuco	80	80 pipas (40 ton.)
3.—30-1-1621	Santa Cruz	Navío N. S. del Valle	Manuel Alvarez	Pernambuco	150	225 pipas (127 ½ ton.)
4.— 7-1-1621	Garachico	Fragata La Veracruz	Domingo López	Santiago de Cuba	—	58 pipas (27 ton.)
5.— 7-2-1621	Santa Cruz	Navío N. S. del Valle	Antonio de Castro	Santiago de Cuba	45	54 pipas (22 ton.)
6.— 9-2-1621	Santa Cruz	Navío San Antonio	Damián Bravo	S. Pablo de Loanda	80	176 pipas (88 ton.)
7.— 8-3-1621	Santa Cruz	Carab. N. S. Rosario	Vicente Fernández	Ríos de Guinea	50	76 pipas (38 ton.)
8.— 5-4-1621	Santa Cruz	Navío S. Juan Bautista	Fco. Martínez Cejas	Bahía	120	vino-aguardiente 74 pipas (47 ton.)
9.—15-4-1621	Santa Cruz	Navío N. S. del Carmen	Antonio Gómez de Boda	Bahía	80	149 pipas (74 ton.)
10.—24-4-1621	Garachico	N. S. de Guía	Francisco Antúnez	Río de Janeiro	—	132 pipas (72 ton.)

pero en muchas ocasiones la carga completa se hacía en Canarias, llegando a embarcar más de 100 toneladas de vino³⁸ y a veces cierta cantidad de brea.

Generalmente la carga de estos barcos estaba repartida entre varios propietarios y son también varios los agentes que actúan en Tenerife. Nos parece interesante destacar algunos de estos últimos que aparecen sistemáticamente en toda la documentación que hemos manejado. El primero y creemos que el más importante es Tomás Perera de Castro. Mercader portugués de origen judío, cuyos padres se establecieron en Holanda³⁹, es descrito por un comisario de la inquisición canaria como «alto de cuerpo, algo ajibado, la barba lampiña ya entrecano...»⁴⁰. Había llegado a la isla en 1612 y llegó a ser alcaide del castillo de San Juan en 1554⁴¹.

Llevó con él varios compatriotas que colaboraban en sus negocios, todos de origen judío, entre ellos su hermano Diego Perera, Diego Gómez, Francisco Núñez, cordonero de Lisboa, Diego Fernández, también de Lisboa y un criado, Diego Pérez, todos los cuales aparecen en las listas de la Inquisición⁴².

Otro judío portugués que también aparece en estas listas como cargador para el Brasil y que se había establecido con una tienda en 1624 es Antonio Díaz de Mora⁴³, del que no podemos ofrecer más noticias por ser su llegada algo más tardía a los años en que fueron hechos los registros que hemos manejado.

Parece lógico suponer que el comercio con Brasil estuviese en su totalidad manejado por portugueses dada la nutrida colonia que de ellos había en las islas. Desde 1618 a 1621, aparece como uno de los cargadores más destacados un tal Diego González. Sólo sabemos de él que era mercader portugués y vecino de Tenerife⁴⁴ y que mantenía correspondencia con mercaderes de Oporto.

También como un cargador destacado en los navíos de Brasil apa-

la época de los Habsburgos (París, 1939), pp. 134-135, dice que los buques con cargamentos de seda, paños y lanas obtenidas de las manufacturas británicas, flamencas y francesas salían de Lisboa y Oporto, vía Brasil, derivando en ocasiones hacia el Río de la Plata tan lejos como le permitiera la navegación. Por tanto esta ruta se convirtió en una de las principales para la exportación fraudulenta de metales preciosos. Véase en el cuadro adjunto.

38. Véanse en el cuadro número 1 los navíos N. S. del Libramiento y N. S. del Valle.

39. Informe del licenciado Ciancas, 26-III-1618. A. G. I., Escribanía de Cámara 948 A.

40. SERGIO F. BONET: «Familias portuguesas en La Laguna del siglo XVII», *Revista de Historia*, núms. 93-94, La Laguna, 1951, pp. 111-118.

41. A. CIORIANESCU: *op. cit.*, t. II, p. 426.

42. SERGIO F. BONET: *op. cit.*

43. *Ibidem*.

44. Registro del navío San Juan Bautista, maestro Francisco Martínez Cejas, 5-IV-1621. Aparece como fiador. A. G. I., Escribanía 948 B.

rece todo un maestre de campo, también de origen lusitano, Cristóbal de Salazar, como agente de mercaderes de Lisboa⁴⁵ y como exportador de numerosas pipas de vino por cuenta propia⁴⁶. Estos hombres, con influencia económica y política en las islas —el caso de Perera es clásico— con fuertes conexiones externas, eran los verdaderos protagonistas e intermediarios de un comercio que tenía su origen en Oporto o Lisboa y terminaba en Pernambuco o Bahía⁴⁷.

Más antiguo que el comercio con Brasil, aunque de menos envergadura, era el de los navíos que iban a las costas africanas en busca de esclavos. Robert Ricard deja constancia de esta antigüedad con la transcripción de un documento —una carta— que se remonta a 1559⁴⁸ y los archivos notariales canarios deben ser celosos guardadores de las numerosas compañías que estos primeros años se formarían en las islas para el rescate de los esclavos. Pero es a partir de 1580 cuando este comercio comienza a detectarse en la documentación oficial. En esa fecha, Felipe II firmó una serie de acuerdos con los reñeidos de las tres grandes regiones de suministro de esclavos —Cabo Verde y Guinea, Santo Tomé y Angola— para que importaran mano de obra a las Indias españolas. En estos acuerdos se autorizaba a pasar un número determinado de esclavos —500 generalmente— a cambio de una participación directa de la Corona en el negocio; un cuarto de los contratos de Cabo Verde y Santo Tomé y un tercio del de Angola. En 1593 los contratadores de Angola consiguieron permiso para introducir 750 esclavos en lugar de 500. Una de las cláusulas de los contratos les permitía transportar estos esclavos, en navíos sueltos, fuera de flota, con tal de que no fueran barcos extranjeros⁴⁹.

Ningún lugar más idóneo en estos momentos para encontrar navíos y hombres dispuestos a realizar esta travesía que las Islas Canarias.

Los navíos usados en estas fechas para el transporte de esclavos eran pequeñas embarcaciones mercantes de 40 a 80 toneladas, gene-

45. Estos mercaderes eran entre otros Matías de Alburquerque, Antonio Tejera y Luis Méndez Lobo. Registro de la Carabela «N. S. de la Peña de Francia», maestre Manuel Vicente, 4-I-1620. A. G. I., Escribanía 948 B.

46. Por ejemplo, en el navío «N. S. del Libramiento», maestre Salvador González, de 1620, cargó a su nombre 72 pipas. A. G. I., Escribanía 948 A.

47. Aunque no podamos aportar más que sus nombres, queremos dejar constancia de alguno de estos comerciantes para ayuda de cualquier investigador sobre el tema. Aparecen como mercaderes de Oporto: Diego López Pinto, Juan Cardoso, Pablo Cremas, Gonzalo y Domingo Fernández, entre otros. Entre los que operaban en Pernambuco aparece más destacado un tal Andrés de Barrios. Registros de los navíos que van para Brasil. A. G. I., Escribanía 948 A y B.

48. ROBERT RICARD: «Acerca de los rescates de los canarios en Guinea», *Revista de Historia*, núms. 101-104, La Laguna, 1953, pp. 171-173. Véase también CHAUNU: *op. cit.*, tomo 8, p. 378.

49. ENRIQUETA VILA VILAR: *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*, Sevilla, 1977, páginas 24-25.

ralmente de fabricación portuguesa. Las más usadas, el patache, la urca o la carabela, se encontraban con gran facilidad en las costas isleñas⁵⁰.

A partir de la década de los ochenta, cantidad de barcos aparecen registrados en Canarias hasta 1595 en que se firma el contrato general con Gómez Reinel. A partir de este momento el asiento de esclavos se convierte en un negocio que no puede quedar centrado en las Islas Canarias. Se ordena que el contratador abra oficinas en Madrid, Sevilla y Lisboa y que los registros necesariamente fueran hechos en la Casa de la Contratación aunque la visita al navío pudiera hacerse también en Lisboa o Canarias⁵¹. En un primer momento, Sevilla consigue desplazar a Canarias en el despacho de navíos negreros, pero a partir de los primeros años del siglo XVII otra vez el archipiélago vuelve a convertirse en centro de este tráfico con el consiguiente alboroto por parte del comercio sevillano. La Casa —y por supuesto el Consulado— siempre más dispuestos a la desconfianza de todo lo que se escapara de su control, estaban al acecho de cualquier motivo válido para interrumpir el tráfico canario en lugar de rendirse a la evidencia que el régimen de monopolio comenzaba a resquebrajarse. Y, desde luego, el más importante de todos los escollos con el que tropezaron fue con el comercio esclavista. Esta vez les sirvió como disculpa para respaldar sus protestas el hecho de que los barcos negreros iban a las Indias desde las Islas Canarias llevando muchos géneros prohibidos y pasajeros sin licencias y que cuando volvían lo hacían sin registro porque era costumbre que los navíos se vendieran en las Indias, se cargaran de frutas y sólo regresaran con la escritura de compra⁵². En efecto, era bastante usual deshacerse de los navíos portadores de esclavos sobre todo cuando los maestros decidían fijar su residencia en Indias o cuando tenían problemas con el notario. Tal costumbre motivó una orden de 1625, en la que se advertía a las autoridades indianas que en los navíos que se despacharan para España de los que hubieran ido de Canarias con esclavos, se obligara al comprador a llevar no sólo la escritura de compra sino también el registro primitivo⁵³.

Es frecuente encontrar el nombre de los rendeiros africanos o de sus procuradores así como el de algunos banqueros o grandes comer-

50. *Ibidem*, cap. IV. Sobre los navíos negreros y sus registros tenemos publicado un pequeño trabajo titulado «Algunos datos sobre la navegación y los navíos negreros». *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, vol. XVII, núm. 3, Sevilla, 1973.

51. Véase asiento firmado con Pedro Gómez Reinel. A. G. I., Contaduría 261.

52. La Casa de la Contratación al Consejo, Sevilla, 4-IX-1606. A. G. I., Contratación, 5.170, lib. II, fol. 56.

53. JOSÉ VEITIA Y LINAJE: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, edición de Buenos Aires, 1945, lib. II, cap. XVII, núm. 33.

cientes que habían obtenido el privilegio de la importación de algunas licencias —Bartolomé Spínola, Juan Bautista Rovelasca, Simón de Tovar—⁵⁴ solicitando permiso para navíos que saldrían de Canarias, pero resulta mucho más difícil conseguir esos registros completos. Sólo nos hemos detenido en hacer algunas consideraciones sobre una pequeña serie que conseguimos examinar, de navíos negreros que se despacharon desde el puerto de Tenerife, el año 1592. Con ellos hemos elaborado un cuadro que si no es demasiado extenso sí puede resultar indicativo por los valiosos datos que aporta. Resulta obvio por qué no ofrecemos unas listas más completas de los navíos despachados desde Canarias en todos estos años. La relación ya fue elaborada en la obra de los esposos Chaunu, y aunque hayamos podido observar algunas variantes, no son de consideración suficiente como para volver sobre el tema⁵⁵. Sin embargo, sí nos ha parecido conveniente fijar nuestra atención sobre esta pequeña lista de registros completos que si indudablemente no nos sirven para dar detalles precisos ni cifras determinadas, sí pueden servirnos para hacer algunas conjeturas y consideraciones⁵⁶.

La primera que salta a la vista es la preponderancia, en el año 1592, del puerto de Santa Cruz sobre Garachico y la supremacía absoluta de Cartagena como puerto receptor de hombres de color. El tonelaje, salvo en el caso de los dos navíos que aparecen con la denominación de Nuestra Señora del Buen Viaje, es pequeño como es normal en los navíos usados para este comercio. Por ello, la carga de vino tenía que ser necesariamente reducida. Los ocho navíos sólo cargan un total de 426 pipas y media que resultan bastante menguadas comparadas con las 608 que llevaron sólo cuatro navíos de los que iban a Brasil. En este sentido debe tenerse en cuenta que mientras en los barcos que iban a Brasil el vino era el producto base, en estos que se dirigían a las costas africanas sólo era un complemento. Un producto

54. Para todas estas concesiones anteriores a los asientos, véase GEORGE SCALLE: *La traite négrière aux Indes Occidentales*, t. I, París, 1906.

55. La cantidad de navíos negreros que parten de Canarias desde 1582 en adelante es bastante considerable y puede verse en las listas de la obra de Chaunu (t. III, páginas 306 ss.). No obstante, la relación es aún mayor porque hemos podido comprobar cómo algunos de los navíos de los que Chaunu no especifica el puerto de salida, partieron también de las islas. Citaremos a título de ejemplos dos navíos del año 1586, los números 107 y 108 (pp. 386-387) y otros dos de 1589, concretamente los números 95 y 97 (pp. 432-433) y cuyos nombres son «San Antonio» y «N. S. de la Concepción». Por otra parte, en estas listas faltan algunos navíos, como, por ejemplo, el «N. S. del Rosario», maestro Juan Martínez, que en 1585, con 200 esclavos, partió desde Tenerife a Nueva España vía Guinea o el «N. S. del Buen Viaje», maestro Esteban Franco que partió el mismo año de Canarias (no se especifica el puerto) a tomar de Guinea 150 esclavos (A. G. I., Contratación 2.875). De todas formas es difícil precisar una lista completa, ya que no se conservan todos los registros originales.

56. Estos registros, tal como se indica en el cuadro que ofrecemos, se encuentran en A. G. I., Contratación 2.875.

CUADRO NUM. 2

REGISTRO DE NAVIOS NEGREROS EFECTUADOS EN TENERIFE EN 1592

(Contratación 2875)

<i>Fecha</i>	<i>Puerto</i>	<i>Nombre del navio</i>	<i>Nombre del maestro</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Licencias</i>	<i>Ruta</i>	<i>Carga</i>
1.— 9- 2-1592	Santa Cruz	N. S. del Rosario	Gaspar Díaz	60	130	Angola-Cartagena	21 ½ pipas
2.— 9- 2-1592	Santa Cruz	N. S. Nazaret	Mateo Ferrera	60	140	Guinea-Cartagena	51 pipas
3.— 19- 2-1592	Santa Cruz	San Antonio	Duarte León	50	77	Guinea-Cartagena	35 Q. de brea 39 pipas
4.— 1- 3-1592	Garachico	N. S. Concepción	Manuel Núñez	70	110	Angola-Cartagena	14 Q. de brea 50 pipas
5.— 8- 4-1592	Santa Cruz	N. S. Buen Viaje	Fernán Suárez	100	130	Guinea-Cartagena	75 pipas
6.— 9- 5-1592	Garachico	N. S. Buen Viaje	Antonio de Madurera	120	180	Guinea-Cartagena	170 pipas 137 Q. de brea
7.— 23-11-1592	Santa Cruz	N. S. Buen Viaje	Luis Gómez	130	150	Angola-Cartagena	20 pipas
8.— 11-12-1592	Santa Cruz	San Antonio	Ruiz Díaz de Aragón	100	100	Angola-Perú	12 Q. de brea 5 barriles de harina

más de los muchos que se llevaban para el trueque de los esclavos. Puede observarse cómo en estos mismos navíos llegan a cargarse también en las islas 198 quintales de brea, materia muy cotizada en África. Además, la mayoría de ellos llevaban también en sus bodegas géneros adquiridos en Portugal y que resultaban ya típicos e imprescindibles para el trueque: cordobanes, telas de seda y algodón, calzado y vestuario de todo tipo eran los más usuales.

Pocas noticias existen sobre las personas encargadas de este comercio en las islas. Sólo un nombre nos parece interesante resaltar: Alfonso Maqueros, mercader de Tenerife, que aparece como fiador de los navíos Nuestra Señora de Nazaret y Nuestra Señora del Buen Viaje. Nada más arrojan los registros sobre la participación isleña en estas embarcaciones. Podemos saber la nacionalidad del maestro o la tripulación —generalmente portuguesa—, pero nada de la posible y casi segura participación de comerciantes canarios en este tráfico cuya más llamativa circunstancia puede ser la participación en cada cargazón de numerosos y pequeños accionistas. Es necesario volver a remitir a los archivos notariales que son los únicos que podrán arrojar luz sobre ello. Y con esta insistencia no hacemos más que cumplir uno de los propósitos de esta comunicación: llamar la atención sobre la necesidad de la consulta de esos archivos si se quiere conocer algo más sobre un comercio que hasta la revolución de Portugal en 1640 fue indudablemente el que sostuvo la economía de todo el archipiélago.

INTERVENCIONES:

Leopoldo de la Rosa.

*Se muestra conforme con las observaciones del doctor Régulo Pérez *, a las que añade en relación con la variedad de cultivos de las islas, que aun a fines del XVIII, funcionaba en Daute (Tenerife) un ingenio azucarero, en la hacienda de Daute, propiedad de la familia Franchi, que visitó la «Tertulia ilustrada» en La Laguna, y del que dejó testimonio Viera y Clavijo en la «Gaceta de Daute».*

Aclara que Cristóbal de Salazar era natural de Lisboa, de familia de origen castellano, pero con varias generaciones en Portugal.

* Estas observaciones, o intervención, no fue entregada por el Dr. Juan Régulo Pérez.